DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII **Wilno, dnia 23 grudnia 1937 r.** **Nr 23.**

SPIS TREŚCI:

Życzenia świąteczne i noworoczne Dyrektora Kolei Państwowych

Wszystkim pracownikom, Ich Rodzinom oraz Kolejowym Organizacjom Społecznym i Zawodowym z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku, składam najserdeczniejsze życzenia.

Niechaj nas symboliczny opłatek wigilijny złączy w uczuciach Jedności Narodowej i Jedności Szczytnego zawodu Kolejnictwa Polskiego, a Nowy Rok przysporzy mocy i sił do najuczciwszych zmagań w wykonaniu naszych obowiązków służbowych i społecznych dla dobra Naszej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i Jej Obywateli.

(—) Inż. WACŁAW GŁAZEK
Dyrektor Kolei Państwowych

Część A.

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY.

136.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 14 grudnia 1937 r. Nr. 125 o ujednostajnieniu prowadzenia ksiąg materiałów i inwentarza ochrony kolei.

Wprowadzając podręczne księgi materiału i inwentarza, przeznaczone dla wartowni i posterunków straży k. p., wyposażonych w księgi służby strażniczej — polecam prowadzić je:

1) przodownikom na wartowniach oddziałowych i posterunkach eksponowanych, nie wchodzących w skład drużyn,

2) starszym strażnikom na posterunkach eksponowanych wchodzących w skład ich drużyn.

W związku z tym ustalam następujący sposób prowadzenia ksiąg materiału i inwentarza ochrony kolei.

I. Kierownicy rejonów ochrony kolei (rejonowi referenci) prowadzą w oddzielnej księdze ser. Z Nr. 18, zapisy: broni, materiału i sprzętu uzbrojenia, jak karabiny, (kb i kbk), rewolwery, pistolety, futerały do pistoletów i rewolwerów, żabki, bagnety, pasy do kb, ładownice, łoża do czyszczenia kb, wyciory naboje do kb/k i pistoletów, sznury do czyszczenia karabinów, rakietnice, rakiety i t. p.

Z tego inwentarza rejony wyliczają się tylko przed biurem personalnym (referatem ochrony kolei), za pomocą wykazu zmian inwentarza, na druku serii Z Nr. 23, sporządzonego ołówkiem chemicznym pod kalkę w 2 egzemplarzach;

za I półrocze do 1 sierpnia każdego roku
za II „ do 1 lutego „ „

Oba egzemplarze wykazu przedstawia się biuru personalnemu (referat ochrony kolei). Egzemplarz ołówkowy, wykazu zmian inwentarza zostanie po sprawdzeniu zwrócony rejenowi.

Jednocześnie z wykazem zmian za drugie półrocze należy przesyłać wykaz pozostałości inwentarza użytkowego, (broni, materiału i sprzętu uzbrojenia) na druku serii Z Nr. 24.

Biuro personalne (referat ochrony kolei), rozdziela broń, materiał i sprzęt uzbrojenia pomiędzy rejony na podstawie dowodów wysyłki serii Z Nr. 9 i 9a, rejony zaś do wartowni i posterunków, oraz kierownikom odcinków ochrony kolei, — z przeznaczeniem dla pomocniczych*) organów ochrony, — na podstawie specyfikacyj.

Specyfikacje sporządza kierownik rejonu ochrony kolei w 2 egzemplarzach, z których jeden potwierdzony przez niego, jest dla odbiorcy podstawą do zapisania w podręcznej księdze materiału i inwentarza oraz w wykazie wg wzoru załącznika Nr. 1 do niniejszego okólnika — a drugi potwierdzony przez odbiorcę, służy jako dowód stwierdzający właściwy przydział materiału i inwentarza w rejonie ochrony kolei.

W przypadkach przekazywania broni, materiałów i sprzętów uzbrojenia z wartowni i posterunków do rejonów, specyfikacje wystawia kierownik rejonu.

Kierownicy odcinków ochrony kolei prowadzą osobiście ewidencję broni służbowej posiadanej przez pomocnicze*) organy ochrony kolei, — w wykazach wg wzoru załącznika Nr. 1 do niniejszego okólnika.

II. Pozostały inwentarz nie wymieniony w ust. I przekazywany rejonom przez biuro personalne lub pobierany z magazynów zasobów, jak: psy, ekwipunek dla psów oraz kojce, latarki, gwizdki, stojaki do kb/k, peleryny, kożuszki, kostium do tresury psów służbowych i t. p., — rejony i odcinki ochrony kolej prowadzą oddzielnie w ogólnej księdze inwentarza jednostek służbowych ser. Z Nr. 18 na ogólnych zasadach, ustalonych przepisami o nabywaniu i ewidencji materiałów i przedmiotów inwentarialnych Nr. F 2 i ogólnymi przepisami o rachunkowości P. K. P. Nr. F 10. Kierownicy rejonów (oddziały drogowe, warsztaty mechaniczne, zarząd kolei wąskotorowych w Nowo-Święcianach) i zawiadowcy stacyj, którzy wyliczają się bezpośrednio przed biurem finansowym, powinny w terminie do dnia 1 lutego każdego roku przesyłać do biura personalnego (referat ochrony kolei) wykaz pozostałości inwentarza kolei ochrony na druku serii Z Nr. 24, nie zależnie od wykazów pozostałości nadsyłanych do biura finansowego.

Kierownicy odcinków przekazują inwentarz, o którym mowa w ust. II do wartowni i posterunków za pomocą specyfikacyj, z których jeden egzemplarz potwierdzony przez kierownika odcinka jest podstawą do zapisania w podręcznej księdze materiału i inwentarza, a drugi potwierdzony przez odbiorcę, — służy kierownikowi odcinka jako dowód stwier-

dzający właściwy przydział materiału i inwentarza.

W przypadkach przekazywania tego inwentarza z wartowni i posterunków do odcinka, specyfikację wystawia kierownik odcinka.

III. Sposób prowadzenia podręcznych ksiąg materiału i inwentarza w wartowniach i posterunkach eksponowanych:

1) podręczne księgi materiału i inwentarza dla posterunków i wartowni winny posiadać stronice kart ponumerowane bieżąco, przesznurowane i stwierdzone pieczęcią służbową, — ilość stron poświadcza na pierwszej stronicy podpisem kierownik rejonu; — wyrywanie kart z księgi i przenumerowywanie stronic jest wzbronione,
2) zapisów do księgi wolno dokonywać tylko atramentem, — wymazywanie, zeskrobywanie lub wywabianie dokonanych zapisów jest zabronione, — w razie omyłki, mylną treść lub liczbę zapisu należy przekreślić w ten sposób, aby przekreślona treść lub liczba była czytelną, a nad nią napisać właściwą, przekreślenia należy omówić w myśl wskazówek podanych w niniejszym ustępie pkt. 11,
3) w skorowidzu wymienia się nazwę:
   a) inwentarza w lewej kolumnie,
   b) materiału w prawej kolumnie,

   podając równocześnie w rubryce „str" numer stronicy, na której otwarto konto danego przedmiotu czy materiału,
4) na stronicach przeznaczonych dla wpisywania inwentarza i materiału, u góry należy wpisać nazwę i miarę jednostkową, np.: karabiny szt. i t. d.
5) w 1 rubryce wpisuje się datę zapisania przychodu lub rozchodu, np. „24/VII 1937 r.",
6) w 2 rubryce, wpisuje się podstawę zapisania t. z. specyfikację i jej numer, np.: „specyfikacja Nr. 10",
7) w 3 rubryce wpisuje się nazwę odcinka ochrony wysyłającego inwentarz i ilość, np.: „odcinek drogowy w Olkienikach 6",
8) w 4 rubryce wpisuje się nazwę odcinka ochrony któremu przekazano inwentarz i ilość, np.: „Warsztaty drogowe w Starosielcach 4",
9) w 5 rubryce po wpisaniu manipulacyj rachunkowych wpisuje się stan, który musi być zgodny z faktycznym stanem inwentarza znajdującego się na wartowniach i posterunkach,
10) w 6 rubryce podpisuje się wpisujący przychód lub rozchód inwentarza,
11) w uwagach umieszcza się omówienia przekreśleń, datę poprawki i podpis, np.: zakreślono „Odcinek drogowy Wilno 7" napisano „Stacja Wilno 7" Piotrowski st. strażnik 5.VII.37 r".
12) każdy przedmiot w zasadzie powinien być uwidoczniony na oddzielnej stronicy, jednak w przypadku braku wolnych stronic, dopuszczalnym jest wpisywanie w połowie stronicy innego przedmiotu, tam gdzie są małe obroty; wówczas w skorowidzu w rubr. „str." ułamkuje się liczbę stronicy, np.: „20/1, 20/2".

Broń, jak kb, kbk, rewolwery, pistolety i rakietnice oprócz zapisania ilościowego w oddzielnym koncie, wpisuje się jeszcze w „Spisie ewidencyjnym broni", znajdującym się w końcu księgi. Zapisy jak i skreślenia (przekazywania i spisywania) broni — winny być dokonywane w osobnej linii poziomej. Sposób prowadzenia „Spisu" jest następujący:

a) w rubryce 1 wpisuje się porządkową liczbę zapisu,
b) w rubr. 2 wpisuje się rodzaj (typ) broni, np.: „karabin Mahnlicher, rewolwer Nagant",
c) w rubr. 3 wpisuje się wzór broni,
d) w rubr. 4 wpisuje się kaliber t. z. średnicę lufy np. „6,35,8",
e) w rub. 5 wpisuje się numer ewidencyjny znajdujący się na komorze nabojowej i na zamku np. „4356/3786",
f) w rubr. 6 przy zapisie wskazuje się stronę konta danej broni i datę zapisu na koncie, przy skreśleniu stronę konta danej broni i datę skreślenia na koncie,
g) w rubryce 7 wpisuje się jak w pkt. 10 sposobu prow. podr. ks. mater. i inwent. na wart. i poster.,
h) w rubryce 8 „Uwagi" należy w końcu linii poziomej, w której dokonano zapisu broni podlegającej skreśleniu, (przekazaniu, spisaniu),— wpisać liczbę porządkową tej linii poziomej „Spisu ewidencyjnego broni" w której dokonano skreślenia (przekazania, spisania) tej broni,

natomiast przy końcu linii w której dokonano skreślenia (przekazania, spisania) omawianej broni należy wpisać liczbę porządkową linii poziomej zapisu tej broni.

Oprócz tego przy prowadzeniu „Spisu ewidencyjnego broni" obowiązują postanowienia ust. III pkt. 2 i 11.

Podręczne księgi materiału i inwentarza powinny być przechowywane w wartowniach i posterunkach. Na posterunkach eksponowanych księgi te powinny być włożone do księgi służby strażniczej między ostatnią stronicą, a okładką. Ewidencyjne wykazy broni służbowej, znajdującej się w posiadaniu (pomocniczych) organów ochrony kolei winni przechowywać kierownicy odcinków, w osobnych teczkach, pod zamknięciem wraz ze specyfikacjami.

IV. Jakiekolwiek przekazywanie inwentarza może być dokonywane tylko na polecenie biura personalnego (referat ochrony kolei).

V. W ściennych wykazach inwentarza nie należy umieszczać inwentarza ochrony kolei.

VI. Okólnik niniejszy w niczym nie zmienia porządku i obowiązków jednostek służbowych, wypływających z postanowień przepisów o nabywaniu i ewidencji materiałów i przedmiotów inwentarialnych Nr F 2 oraz ogólnych przepisów o rachunkowości P. K. P. Nr F 10.

Okónik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, a wszelkie inne okólniki moje względnie Dyrekcji sprzeczne z nim tracą moc obowiązującą.

W związku z niniejszym polecam posiadaną broń, sprzęt uzbrojenia i inwentarz zaksięgować jednorazowo według stanu z dnia 1/XI 1937 r., stosując zasady ustalone tym okólnikiem.

Nr P. O. d—52/17/37.

*) UWAGA: Pomocniczymi organami ochrony kolei, są, w zrozumieniu niniejszego okólnika, ci pracownicy kolejowi, którzy nie wchodzą w skład personelu straży, jednak na mocy postanowień zawartych w Dz. Urz. M. K. Nr. 2 z 1935 r. poz. 10 § 24 są upoważnieni do wykonywania pewnych czynności organów ochronnych kolei.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

137.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 9 grudnia 1937 r. Nr. 126 w sprawie przyjmowania zamówień na wagony.

Ministerstwo Komunikacji pismem Nr. R. T. V. 120/122 z dnia 26 listopada b. r. zwróciło uwagę, żè niektóre stacje przyjmują od nadawców zamówienia na wagony wypełnione niezgodnie z brzmieniem formularza Nr. R-22a i postanowieniami wykonawczymi do Taryfy Towarowej Część I A § 14 pkt. B.

W związku z powyższym Dyrekcja poleca pracownikom przyjmującym zamówienia na wagony:

1) wymagać od nadawców wypełnienia zamówień ściśle według brzmienia poszczególnych rubryk druku serii R. Nr. 22a,
2) niedopuszczać aby w zamówieniach nadawcy wskazywali:
   a) serje wagonów,
   b) długość wagonów,
   c) żądania podstawienia platform z kłonicami,
   d) nośność i objętość wagonów,
   e) ładowność do 15.000 kg. włącznie,
3) przy ładunkach nie wymienionych w Taryfie Towarowej, Część I B załącznik XIII, jeżeli nadawca chce je przewieść w wagonie krytym przestrzennym o powierzchni ponad 28 m², — wymagać złożenie, równocześnie z zamówieniem, listu przewozowego z umieszczonym w nim żądaniem podstawienia takiego wagonu (T.T. Część I B, § 85 ozaz przepisy Nr H—2, § pkt. 11),
4) wymagać, aby nadawca zamawiający wagon na przewóz zwierząt, wskazywał w zamówieniu ilość i rodzaj zwierząt, podając równocześnie, w myśl postanowień Taryfy Towarowej Część I A, § 2 pkt. 4, czy podstawiony wagon ma być z jedną podłogą czy też piętrowy.

Dopilnowanie wykonania postanowień niniejszego okólnika Dyrekcja porucza kontrolerom przewozów, kontrolerom ruchu i kontrolerom gospodarki wagonowej.

Równocześnie Dyrekcja uchyla:

telegram wydziału Ruchu Nr R. 13658 z dnia 3 lipca 1937 r. potwierdzony, kartogramem wydziału ruchu Nr l. 3c. 12/628/37 z dnia 22 lipca 1937 r.

Nr. l. 3 c 12/1061/37.

138.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 11 grudnia 1937 r. Nr. 127 o przewozie asfaltu płynnego.

Zgodnie z poleceniem Ministerstwa Komunikacji Nr HP. I. 1a/44/37 z dnia 25 listopada 1937 roku Dyrekcja poleca przy przewozie gorącego 200^0-C. płynnego asfaltu przestrzegać następujących warunków przewozu:

1) zbiornik cysterny powinien być przesuwalny w kierunku podłużnym, w celu umożliwienia wydłużenia się zbiornika pod wpływem temperatury;

2) zbiornik powinien być tak izolowany i zamknięty, aby nikt nie mógł ulec poparzeniu;

3) cysterny z płynnym asfaltem powinny się znajdować na końcu pociągu towarowego zwykłego albo towarowego pośpiesznego (przewóz pociągami osobowymi zabroniony);

4) cysterny powinny być przedzielone conajmniej jednym wagonem krytym (załadowanym lub niezaładowanym) od wagonu z materiałami wybuchowymi, samozapalnymi lub łatwopalnymi;

5) hamulcowy (brekowy) nie powinien w czasie przejazdu znajdować się w budce hamulcowej na cysternie.

Organy kontrolne dopilnują ścisłego przestrzegania przez właściwych pracowników postanowień niniejszego okólnika.

Nr. I. 3b/8/534/87.

139.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 9 grudnia 1937 r. Nr. 128 w sprawie zawieszania łączników hamulcowych wagonów towarowych.

Stacje graniczne przy zdawaniu wagonów na koleje obce stwierdzają coraz częściej przypadki wadliwego działania zaworów rozrządowych hamulców o sprężonym powietrzu w wagonach towarowych kursujących w pociągach na hamulcach zespolonych. Jak wykazały przeprowadzone badania, — sprzęgi hamulcowe, hamulców o powietrzu sprężonym, nie są zawieszane na wspórnikach sprzęgów hamulcowych, względnie na sprzęgach ślepych, lecz wiszą luźno podczas jazdy, co powoduje zanieczyszczania przewodów hamulcowych piaskiem i ziemią.

Celem uniknięcia kosztów związanych z częstymi naprawami hamulców, oraz trudności ruchowych spowodowanych psuciem się hamulców zespolonych wagonów towarowych w drodze, — Dyrekcja poleca sciśle stosować się do następujących wskazówek:

1) nieczynne sprzęgi hamulcowe wagonów towarowych, tak hamulcowych jak i nie hamulcowych posiadających przewody dla hamulca zespolonego, — muszą być zawieszane na wspórnikach lub sprzęgach ślepych,

2) zawieszanie sprzęgów należy do obowiązków:

a) na stacji węzłowej,—drużyny manewrowej rozformowującej pociąg, którym przybył wagon,

b) w pociągach — drużyny konduktorskiej,

c) na stacji pośredniej,—drużyny konduktorskiej i zwrotniczych.

Kontrolerzy ruchu, kontrolerzy gospodarki wagonowej i zawiadowcy stacyj dopilnują aby postanowienia niniejszego okólnika były sciśle przestrzegane.

Nr I. 3b, 8/533/37.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

140.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 17 grudnia 1937 Nr 129 wsprawie stosowania, przechowywania, sprawdzania zdatności, uzupełniania zapasu i niszczenia spłonek.

Opierając się na postanowieniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 maja 1933 r. Nr UZ III—41/32, zamieszczonym w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr 10 z 1933 r. poz. 90 oraz na postanowieniach „Przepisów sygnalizacji na kolejach polskich“. Nr E-1, polecam przestrzegać poniższe wskazówki dotyczące stosowania,

przechowywania, sprawdzania zdatności, uzupełniania zapasu i niszczenia spłonek.

I.

Stosowanie spłonek.

Stosownie do postanowień „Przepisów sygnalizacji na kolejach polskich“ Nr E-1 § 7 pkt. 11 i 12, sygnał 11d „stój“ dawany spłonkami stosuje się:

1) Do zabezpieczenia pociągu zatrzymanego na szlaku, łącznie z sygnałem lla „stój“ w miejscu, gdzie się znajduje jego tarcza ostrzegawcza.

2) W miejscu gdzie się znajduje tarcza ostrzegawcza sygnału 11a „stój“ w razie, jeżeli pracownik kolejowy dający z jakiegokolwiek powodu sygnał 11a „stój“ nie ma pewności, że o ustawieniu tego sygnału wie stacja sąsiednia, obowiązana do zawiadomienia drużyny pociągowej o miejscu ustawienia tego sygnału.

3) W odległości oznaczonej dla tarcz ostrzegawczych w „Przepisach sygnalizacji na kolejach polskich“ (Nr E-1) § 2 ust. 5, jeżeli wskutek mgły, zawiei śnieżnej i t. p. sygnał 11a „stój“, nie mający tarczy ostrzegawczej, nie jest widzialny na odległość potrzebną dla zatrzymania pociągu.

Jeżeli założenie spłonek w przepisanej odległości przed semaforem nie jest możliwe, spłonki zakłada się przed semaforem możliwie najdalej.

4) W przypadkach przewidzianych w przepisach Nr E-1 § 7 ust. 5 i w odległości w tych przepisach przewidzianej, w razie krótkotrwałej przeszkody dla ruchu, zezwala się na torze linii dwutorowej osłonić przeszkodę sygnałami 11a i 3 tylko z tej strony, z której normalnie kursują pociągi; w tym przypadku zamiast przepisowych sygnałów 11a i 3 po drugiej stronie przeszkody, winien na odległości najmniej 700 mtr. za przeszkodą znajdować się pracownik kolejowy, mający przy sobie przyrządy sygnałów 11b (chorągiewki) i 11d (spłonki), za pomocą których powinien zatrzymać pociąg, któryby szedł w kierunku niewłaściwym; jeżeli pracownik kolejowy, który dostrzegł przeszkodę jest sam i nie ma możności wezwać pomocy, winien najpierw osłonić sygnałami przeszkodę na linii dwutorowej z tej strony, z której normalnie odbywa się ruch pociągów na uszkodzonym torze, a na linii jednotorowej i przy uszkodzeniu obu torów linii dwutorowej z tej strony, z której się najpierw oczekuje pociągu, jeżeli niema pod ręką tarcz względnie latarń, należy przede wszystkim osłonić przeszkodę z obu stron sygnałem 11d (spłonkami) „stój“ w odległości 500 wzgl. 700 mtr., zależnie od profilu linii, powiększonej o 200 mtr., zaczynając od strony powyżej wskazanej; gdyby wobec nadjeżdżającego pociągu założenie spłonek w odległości 700 lub 900 mtr. nie było możliwe, należy je założyć przynajmniej w odległości 500 mtr., wzgl. 700 mtr., a następnie biegnąc naprzeciw zbliżającego się pociągu dawać sygnały ręczne chorągiewką i gwizdawką „stój“, gdyby założenie spłonek nawet i na tę odległość nie było możliwe, należy—biegnąc naprzeciw pociągu—zatrzymać go sygnałami 11b i 11c „stój“;

po założeniu spłonek w przepisanej odległości należy osłonić przeszkodę z obu stron sygnałami 11a „stój“ i tarczami ostrzegawczymi w przepisanej odległości.

5) Zawsze jeżeli założenie spłonek może się przyczynić do zatrzymania pociągu w porę lub do zmniejszenia szybkości pociągu w celu uniknięcia wypadku.

6) We wszystkich tych przypadkach, w których z uwagi na specjalne warunki pracy i bezpieczeństwo ruchu, zakładanie spłonek jest zlecone osobnym zarządzeniem lub regulaminem.

7) Spłonki zakłada się zawsze trzy, z tych dwie na prawym a trzecią na lewym toku szyn w kierunku jazdy;

wybuch choćby jednej spłonki oznacza sygnał „stój“.

8) Odległość między spłonkami na prawym toku szyn winna wynosić nie mniej jak 30 mtr.; trzecią spłonkę umieszcza się na lewym toku, mniej więcej w równej odległości od obu spłonek umieszczonych na prawym toku.

II.

Zakładanie i usuwanie spłonek.

1) Spłonek nie należy zakładać w następujących miejscach:

a) na zwrotnicach,

b) w odległości mniejszej niż 50 mtr. od przejazdów,

c) w odległości mniejszej niż 50 mtr. od mieszkań lub zatrudnionych na torach drużyn roboczych, gdyż przebywanie w pobliżu wybuchającej spłonki jest niebezpieczne i dlatego zabronione;

pracownik zakładający spłonki, jeżeli nie znajduje się za zasłoną, powinien usunąć się przed ich wybuchem na odległość co najmniej 50 mtr.

2) Spłonki należy usunąć skoro przestanie istnieć powód ich założenia.

III.

Zaopatrzenie w spłonki.

W spłonki powinny być zaopatrzone:

1) Wszystkie nastawnie, posterunki zwrotnicze, posterunki blokowe i budki dróżników przejazdowych i posterunki ochrony kolei przy mostach, tunelach i t. p. — po 6 szt.

2) Biura dyżurnych ruchu — po 6 szt.

3) Każda drużyna konduktorska, w czasie pełnienia służby — po 12 szt. (w dwóch puszkach blaszanych po 6 szt. w każdej);

jedną puszkę ze spłonkami posiada kierownik pociągu (motorniczy), drugą zaś konduktor końcowy;

w czasie służby drużyny konduktorskie przechowują spłonki przy sobie w torbie lub też w puszce, przewieszonej przez ramię.

4) Wszyscy kierownicy robót na szlaku, kierowcy wózków, rowerów, lub drezyn, dróżnicy obchodowi i przejazdowi po 6 szt. w puszkach blaszanych.

5) Wszystkie parowozy — po 6 szt. (o ile dany parowóz nie jest przeznaczony wyłącznie do jazdy w obrębie stacji).

IV.

Z a p a s.

Niezależnie od zapasu spłonek w Głównym Magazynie Zasobów poszczególne jednostki służbowe powinny posiadać zapas spłonek jak następuje:

a) **w służbie ruchu:**
stacje Wilno, Wołkowysk, Białystok, Brześć — po 20 szt.,
Lida, Mołodeczno, Czeremcha, Grodno, Baranowicze i Łuniniec — po 10 sztuk,
wszystkie pozostałe stacje — po 3 szt.

b) **w służbie drogowej:**
wszystkie odcinki drogowe i sygnałowe — po 12 szt.,
wszyscy torowi — po 12 szt.,
wszystkie oddziały drogowe — po 48 szt.

c) **w służbie mechanicznej:**
wszystkie parowozownie—po 18 szt.

V.

Przechowywanie spłonek.

1) Spłonki należy przechowywać stale w jednym znanym dla wszystkich zainteresowanych pracowników miejscu łatwo dostępnym i suchym, jednak zdala od pieca.

2) Na parowozach spłonki powinny być ułożone szczelnie bez zetknięcia się ze sobą i przełożone filcem, tekturą, kłakami i t. p., w puszce z blachy cynkowej, pomalowanej wewnątrz i zewnątrz farbą olejną i wstawionej szczelnie do większej puszki ochronnej z blachy grubszej.

Puszka ochronna na parowozach powinna być pomalowana na czerwono i umieszczona w skrzynce narzędziowej z przytwierdzeniem do ściany skrzynki w ten sposób, ażeby bez odejmowania można było wyjąć z niej puszkę wewnętrzną ze spłonkami.

3) Spłonki nie mające opakowania fabrycznego (po 10 szt. w kartonach tekturowych) powinny być owinięte materiałem ochronnym miękkim (bibułą, wełną drzewną i t. p.) i tak ułożone, by się ze sobą nie stykały.

4) Pracownicy, do obowiązków których należy zakładanie spłonek, powinni

w czasie pełnienia służby, mieć je w puszkach przy sobie lub w bezpośredniej bliskości w bezpiecznym miejscu, zależnie od tego, jak to przewidują szczegółowe instrukcje lub regulaminy, obowiązujące tych pracowników.

5) Z uwagi na własne bezpieczeństwo pracownicy powinni troszczyć się o dobry stan sznurków lub pasków służących do zawieszania puszek ze spłonkami i unikać uderzenia puszek, gdyż może to spowodować groźny w skutkach wybuch spłonek.

6) Zabrania się otwierania poszczególnych spłonek, zabierania ich do domu, oraz używanie puszek przeznaczonych do przechowania spłonek — do innych celów.

7) Spłonki należy tak przechowywać, by nie mogły dostać się w ręce osób nieupoważnionych.

VI.

Sprawdzanie zdatności spłonek.

1) We wrześniu każdego roku zwierzchnicy jednostek służbowych magazynów zasobów, parowozowni, stacyj, odcinków drogowych i sygnałowych powinni dokonać przeglądu wszystkich spłonek znajdujących się u nich w magazynach lub u podległych im pracowników, oraz poddać próbie ich użytkową zdatność.

2) Przy corocznym przeglądaniu należy wycofać z użytku i niszczyć: spłonki z przed 10 lat, spłonki bez daty lub z datą niewyraźną, oraz spłonki z datą wyraźną, lecz mające wygląd niepewnej jakości.

Do użytku należy pozostawić tylko spłonki z datą wyraźną z ostatnich 9 lat i o wyglądzie należytym.

3) Do próby należy brać:
1% całej ilości spłonek znajdujących się w magazynach (z różnych skrzynek), po 1 spłonce z każdych 3-ch puszek w urzędach, po 1 spłonce z puszki w parowozowni, po 1 spłonce na 5 parowozów, poddając te spłonki przejechaniu próżnym wagonem towarowym, jadącym z szybkością 6 km/godz., przy czym wybuch powinien nastąpić pod naciskiem pierwszego koła wagonu;
jeżeli próbowana spłonka nie wybuchnie lub wybuchnie nie pod pierwszym kołem, należy poddać próbie dalsze 4 spłonki z tejże skrzynki (w magazynach) lub też dalsze 2 spłonki z tejże puszki (w urzędach, u pracowników i na parowozach);

Jeżeli choć jedna z nich nie wybuchnie lub wybuchnie nie pod pierwszym kołem, należy wszystkie spłonki znajdujące się w skrzynce lub puszce przekazać do zniszczenia, zastępując je dobrymi.

4) Pracownicy przeprowadzający próby spłonek powinni znajdować się w odległości conajmniej 50 mtr. od miejsca wybuchu i pilnować, by nikt niepowołany nie zbliżał się do miejsca próby.

VII.

Uzupełnianie zapasu spłonek.

1) O spłonkach zużytych przez kierowników pociągów podczas pełnienia służby powinni oni zaznaczać w raporcie z jazdy, pozostali pracownicy powinni niezwłocznie zawiadamiać swego zwierzchnika w celu uzupełnienia kompletu spłonek.

2) Ilostan spłonek w urzędach należy niezwłocznie uzupełniać z właściwego miejsca zapasu.

3) Wszystkie jednostki służbowe, posiadające zapas spłonek, powinni prowadzić:

I) wykaz przydziału spłonek, zawierający rubryki:
   a) nazwisko pracownika, nazwę posterunku lub nr. parowozu otrzymującego spłonki,
   b) ilość wydanych spłonek,
   c) rok wyrobu spłonek,
   d) datę wydania spłonek,
   e) uwagi.

II) wykaz rewizji spłonek zawierający rubryki:
   a) datę rewizji,
   b) ilość sprawdzonych spłonek,
   c) rok wyrobu spłonek,
   d) stan spłonek,
   e) wypróbowana ilość.......... szt. z roku.......... z wynikiem..........
   f) uwagi.

Oprócz wykazu rewizji spłonek na-

leży w terminie do dn. 10/X przesyłać w drodze służbowej do Dyrekcji (wydział drogowy) sprawozdanie z dokonanego przeglądu i próby.

4) Po przeprowadzeniu prób i przeglądu w myśl rozdziału VI niniejszego okólnika i sporządzeniu odnośnych wykazów należy przedstawić Dyrekcji (wydział zasobów) zapotrzebowanie na spłonki celem uzupełnienia braków jak i celem wymiany spłonek nieodpowiednich.

5) Uzupełnianie stałego zapasu spłonek w magazynach zasobów przez zakup powinno następować niezwłocznie po wydaniu ich na zapotrzebowanie lub też po zniszczeniu spłonek nie nadających się do użytku.

Warunki techniczne na dostawę spłonek podane są w Dz. Urz. M. K. Nr. 9 z 1925 roku uzupeł. w Dz. Urz. M. K. Nr 3 z 1932 r. oraz uzupełn. w Dz. Urz. M. K. Nr. 50 z 1936 r.

VIII.

Niszczenie spłonek.

1) Spłonki przeznaczone do zniszczenia należy wysyłać do magazynu zasobów w Wilnie, który po zebraniu większej ilości ich zwróci się z prośbą do władz wojskowych (Szefostwa Uzbrojenia O. K.) o dokonanie zniszczenia.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr. III—6g/18/165/37.

OBWIESZCZENIA.

Odznaczenia pracowników kolejowych w dniu 11 listopada 1937 r.

Zarządzeniem Władz Naczelnych z dnia 11 listopada 1937 ogłoszonym w Monitorze Polskim Nr 260 z dnia 11 listopada 1937 poz. 410, 411, 412 i 413, — niżej wymienieni pracownicy dyrekcji okręgowej kolei państwowych w Wilnie zostali odznaczeni:

KRZYŻEM OFICERSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI

za zasługi w służbie kolejowej:

inż. Wacław Głazek — dyrektor kolei państwowych.

ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI

po raz pierwszy

za zasługi w służbie kolejowej:

Duźniak Józef — kierownik działu biura personalnego,

za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:

Drozdowski Ludwik Mieczysław — zastępca naczelnika służby ruchu,

Spaczyński Stefan Juliusz — naczelnik biura wojskowego,

dr. Sułkowski Leon — lekarz - rentgenolog szpitala kolejowego w Wilnie,

inż. Skwarczyński Bronisław — naczelnik warsztatów głównych II kl. w Łapach,

za prace specjalne dla kolejnictwa:

Osuchowski Bogusław — kierownik działu biura wojskowego.

SREBRNYM KRZYŻEM ZASŁUGI

po raz pierwszy

za zasługi w służbie kolejowej:

Antkowiak Adam — asesor st. Królewszczyzny,

Bortnowski Jan Władysław — st. technik warsztatów drogowych,

Jacuński Ludwik — asesor st. Wilno,

Król Wacław — st. asesor biura personalnego,

dr. Kulikowska Helena — lekarz szpitala kolejowego,

Krzywiec Bolesław — st. asesor wydziału ruchu,

Mroczkowski Izydor — st. asesor oddziału ruchowo-handlowego w Wilnie,

Niemczynowicz Marian — st. asesor biura personalnego,

Norejko Leon — asesor wydziału ruchu,

Tarasiewicz Wincenty — kontroler dochodów biura kontroli dochodów,

Wasiewicz Aleksander — kierownik robót warsztatowych parowozowni głównej w Wołkowysku,

za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:

Pawłowski Aleksander — st. technik oddziału drogowego w Białymstoku,

Żyliński Wincenty — st. zawiadowca odcinka drogowego w Lidzie,

za zasługi na polu pracy społecznej:

Kobus Bolesław — zawiadowca stacji Turmont,

Kordel Stefan — asesor biura wojskowego,

Lenartowicz Michał — zawiadowca odcinka drogowego w Landwarowie,

za prace specjalne dla kolejnictwa:

inż. Chmielewski Jerzy Jan — naczelnik oddziału ruchowo-handlowego w Wołkowysku,

inż. Downarowicz Gustaw — kontroler drogowy oddziału drogowego w Wilnie,

Łychosiak Jan — st. asesor wydziału mechanicznego,

Majewski Stanisław — st. asesor wydziału ruchu,

Sinkiewicz Bolesław — st. asesor oddziału ruchowo-handlowego w Brześciu n/Bugiem.

po raz drugi

za prace specjalne dla kolejnictwa:

Grzesikowski Aleksander — st. asesor wydziału mechanicznego,

BRĄZOWYM KRZYŻEM ZASŁUGI

po raz pierwszy

za zasługi w służbie kolejowej:

Augustynowicz-Augustynas Witold — kierownik pociągu I kl. st. Wilno,

Bigoszewski Zygmunt — adiunkt biura kontroli dochodów,

Buczacki Aleksander — asesor biura personalnego,

Chudzicki Stefan — stały pracownik st. Stołpce,

Czechowicz Dominik — stały pracownik warsztatów głównych II kl. w Łapach,

Demecki Mieczysław — maszynista kolei wąskotorowych w Janowie Poleskim,

Dębski Józef — stały pracownik st. Brześć doleski,

Gliński Leonard — woźny st. Wilno,

Jarmołowicz Władysław — czasowy pracownik st. Geladni,

Jodko Karol — zwrotniczy II kl. st. Głębokie,

Korpacz Konstanty — stały pracownik st. Łapy,

Kowalewski Mieczysław — stały pracownik warsztatów głównych II kl. w Łapach,

Krupowicz Antoni — przetokowy st. Turmont,

Kuczyński Maciej — p. o. st. zwrotniczego st. Wilno,

Kulesza Józef — adiunkt biura personalnego,

Łapiński Wacław — st. magazynier st. Łapy,

Mieczkowski Alfons — st. torowy odcinka drogowego w Bielsku Podl.

Mielnik Jan — stały pracownik parowozowni głównej w Wilnie,

Nowakowski Władysław — stały pracownik st. Brześć,

Olechnowicz Zygmunt — adiunkt st. Wilno,

Panów Mikołaj — stały pracownik st. Nowoświęciany,

Prokopiuk Władysław — adiunkt st. Dukszty,

Przerwa Jan — zawiadowca st. Juraciszki,

Ptak Władysław — stały pracownik parowozowni głównej w Wilnie,

Raczkiewicz Józef — stały pracownik parowozowni głównej w Wołkowysku,

Radziun Józef — adiunkt wydziału mechanicznego,

Rapecki Antoni — stały pracownik st. Starosielce,

Rodziański Michał — zawiadowca odcinka drogowego w Wasilkowie

Rudnicki Jan — stały pracownik st. Czarna Wieś,

Rymasz Ludwik — czasowy pracownik st. Nowoświęciany,

Sauk Antoni — rewident wagonów I kl. parowozowni głównej w Wilnie,

Sienkiewicz Stanisław — motorniczy oddziału drogowego w Wołkowysku,

Skolimowski Józef — strażnik ochrony kole st. Nowojelnia,

Sobolewski Stefan — adiunkt st. Wilno,

Sokołowski Karol — adiunkt st. Wołkowysk,

Szymański Władysław Karol — zawiadowca stacji kolei wąskotorowych Druja,

Szysz Franciszek — woźny biura personalnego,

Śmieszny Jan — adiunkt biura personalnego,

Trochimko Michał — stały pracownik st. Łapy,

Wawierowski Wacław — czasowy pracownik st. Łapy,

Wroński Witold — st. kancelista st. Brześć,

Wyganowski Marian — st. kancelista biura finansowego,

Żukowski Jan — st. torowy odcinka drogowego w Żabince,

za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:

Amrogowicz Władysław August — st. torowy odcinka drogowego w Głębokiem,

Chmaro Wacław — pomocnik kierownika sekcji warsztatów drogowych w Starosielcach,

Dubowski Józef — zawiadowca stacji Kosów,

Fejfer Ferdynand — st. magazynier st Brześć Poleski,

Lubecki Edward — st. kancelista parowozowni głównej w Białymstoku,

Stankiewicz Edward — pomocnik zawiadowcy odcinka drogowego w Woropajewie,

Tymański Piotr — p. o. zawiadowcy odcinka drogowego kolei wąskotor. w Nowojelni,

Żmitrowicz Witold — st. kancelista biura wojskowego,

Żukowski Władysław—st. kancelista st. Lida,

za zasługi na polu pracy społecznej:

Kossakowski Bronisław — stały pracownik parowozowni głównej w Wilnie,

Ludwinowicz Kazimierz — st. kancelista warsztatów głównych III kl. w Brześciu,

Myszkowski Jan — robotnik kwalifikowany parowozowni głównej w Wilnie,

Ostrowski Michał — monter sygnalizacji oddziału drogowego w Grodnie,

Suchocki Paweł — adiunkt parowozowni głównej w Wilnie.

za prace specjalne dla kolejnictwa:

Gługowski Oskar Aleksander — adiunkt parowozowni głównej w Wołkowysku.

po raz drugi

za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:

Chojecki Henryk — adiunkt oddziału drogowego w Wołkowysku.

Pochwały i nagrody pieniężne, wyrażone i udzielone przez Dyrektora Kolei Państwowych.

Dyrektor Kolei Państwowych udzielił:

a) P o c h w a ł y, mgr. MARTYSZEWSKIEMU JAROSŁAWOWI za wybitną i rzeczową inicjatywę, sumienność, obowiązkowość i zrozumienie ważności zadania swego, wykazane podczas delegacji do prac specjalnych w Biurze Wojskowym Ministerstwa Komunikacji w charakterze przedstawiciela Biura Wojskowego Ministerstwa Komunikacji w Głównej Drukarni Wojskowej w Warszawie.

b) N a g r o d y, pieniężnej w wysokości 25 zł. KORYZNO MARII, czyścicielce wagonów parowozowni Stołpce za to, że znalezioną w umywalni jednego z wagonów torebkę, zawierającą między dokumentami także gotówkę w wysokości 500 franków i 300 złotych, zwróciła prawowitej właścicielce.

Nr P. 3 b. 7/29/37.

Komunikat Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce o konkursie na pracę naukową.

Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce (Warszawa, Aleja Róż 16) okólnikiem z dnia 14 grudnia b. r. Nr 20, podaje do wiadomości osób zainteresowanych:

„Zarząd Fundacji Stypendialnej im. Józefa Tomickiego ogłosił konkurs na pracę naukową na temat „Rola i potrzeba komunikacji znaczenia miejscowego dla racjonalnego rozwiązania programu komunikacyjnego w Polsce".

W pracy tej mają być rozpatrzone środki komunikacji miejscowej, a więc koleje dojazdowe i podmiejskie, tramwaje i autobusy, jako uzupełnienie kolei głównych, mają być wyświetlone możliwości uzgodnienia ich współpracy pomiędzy sobą i z kolejami głównymi, wreszcie ma być rozważone ich znaczenie w wykonaniu ogólno-krajowego programu polityki komunikacyjnej, mającej na celu rozwój gospodarczy Polski.

Wyznaczone nagrody są następujące:

Pierwsza nagroda — 1.000 zł.

Druga nagroda — 500 zł.

Termin przedstawienia pracy upływa 1 maja 1938 r. Do tego terminu praca, podpisana godłem, powinna być nadesłana do Zarządu Fundacji Stypendjalnej im. Józefa Tomickiego w Warszawie, Aleja Róż 16, wraz z kopertą zapieczętowaną, oznaczoną godłem i zawierającą wyjaśnienie godła; koperta ta będzie otwarta dopiero po osądzeniu konkursu przez Zarząd Fundacji.

Zarząd Fundacji zastrzega sobie prawo nieprzyznania nagrody jeżeli zakres prac i ich poziom będą niezgodne z intencją konkursu".

Nr Pld. 54/29/37.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w WILNIE

Rejon Ochrony Kolei

....

Załącznik Nr 1 do okólnika Dyrektora Kolei Państw. z dnia 14 grudnia 1937 r. N 125

WYKAZ EWIDENCYJNY

broni posiadanej przez organy ochrony kolei.

Odcinek Ochrony Kolei

....

L. p.	Rodzaj (typ) broni	Wzór	Kaliber	Nr. ewidencyjny	PODSTAWA ZAPISU				PODSTAWA SKREŚLENIA				UWAGI
					Data	Nr. specyfikacji	Skąd	Podpis	Data	Nr. specyfikacji	Dokąd	Podpis	

Adres Redakcji i Administracji:
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr. 14
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.)

Warunki prenumeraty:
Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:
Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. „Swit" Wilno, Wielka 40 Tel. 326